UDK: 351.853:711.4(497.16)
908(497.16 Улцињ)
Pregledni naučni rad

STARI GRAD ULCINJ I (NE)PRISTUPAČNOST NJEGOVIH ULICA

Ivan VRATNICA[1]
ICOMOS Austria
Beč, Austrija

Sažetak. *U savremeno doba, antički gradovi i njihova utvrđenja izgubili su svoju prvobitnu odbrambenu ulogu. Tehnološki napredak učinio je nekadašnje zidine i citadele zastarelim, što je dovelo do njihove transformacije u istorijske spomenike i turističke destinacije. Prvobitno strateški pozicionirana da zaštite stanovnike od potencijalnih prijetnji i stranih namjernika, ova utvrđenja, pozicionirana na teže pristupačnim lokacijama, sada imaju suprotnu ulogu – da privlače turiste. Pridržavanje savremenih standarda predstavlja izazov, posebno u održavanju autentičnosti. Ova studija se koncentriše na ulice unutar Starog grada Ulcinja (Crna Gora) i prilazne puteve koji vode do tvrđave. Prilazi gradskim kapijama, koje karakterišu strmi nagibi, predstavljaju izazov za različite pojedince, posebno one sa ograničenom pokretljivošću. Pridržavanje važećih standarda zahtijeva ugradnju multifunkcionalnog lifta za ljude i stvari u okviru tvrđave, dok je uske, nagnute i nepravilno popločane ulice potrebno prilagoditi kako bi se pješacima sa smanjenom pokretljivošću omogućio pristup i zadovoljile*

[1] ivanvratnica@yahoo.com.

dnevne funkcionalne potrebe. Poslje zemljotresa 1979. i kompleksnog projekta obnove grada, ulice su se dodatno suzile zbog nepromišljenih proširenja objekata, što ih čini nezgodnim za svakodnevne aktivnosti, pa i za turističke posjete. Uzimajući u obzir istorijske promjene i događaje, cilj je analiza postojećeg stanja i osmišljavanje optimalnog rješenja koje nekadašnju nepristupačnu tvrđavu pretvara u lako dostupnu turističku atrakciju.

***Ključne riječi*:** Ulcinj, Crna Gora, kulturna baština, ulice, pristupačnost starih utvrđenih gradova

UVOD

Ulcinj se nalazi u Crnoj Gori, na jugoistočnoj obali Jadranskog mora, na geografskoj širini 41°55′45″ N i 19°13′27″ E, u blizini mjesta gdje se rijeka Bojana uliva u more. U pitanju je drevni grad, star najmanje dva i po milenijuma, izražene multikulturalnosti, multietničnosti i multikonfesionalnosti, što se očitava i u bogatom kulturno-istorijskom nasljeđu.

Stari grad Ulcinj pozicioniran je na liticama visokim od 20 od 50 m nadmorske visine i prostire se od donjeg južnog dijela litice do uzvišenog sjevernog segmenta, sa citadelom na vrhu. Tvrđava ima dvije glavne gradske kapije, jednu na jugu i drugu na sjeveru, zajedno sa manjim ulazom na zapadu koja vodi do kamenite plaže.

Ulice, odnosno uličice u gradu izrazito su uske, a jedini otvoreni javni prostori su dva trga koja se nalaze na južnom i sjevernom kraju. Nakon niza prirodnih katastrofa, posebno zemljotresa u drugoj polovini XX vijeka, Stari grad je pretrpio značajnu štetu, što je rezultiralo gubitkom većeg dijela svoje originalne forme i sadržaja. Sve to dovelo je do raznih aktivnosti na sanaciji i obnovi grada u vremenu koje je uslijedilo. Međutim, intervencije nakon zemljotresa, iako su bile neophodne, dovele su do

brojnih rekonstrukcija i izmjena u prostoru koje su umanjile autentičnost i kulturne vrijednosti ovog starog primorskog grada.

Imajući u vidu to da je posrijedi stari grad, pozicioniran na reljefu koji se okomito spušta ka moru, sa veoma specifičnom arhitekturom, komunikacijama i nasljeđem koje vjekovima baštini, ali i usljed devastacija koje je pretrpio i koje i dalje trpi – autoru rada bilo je izazovno da promišlja o aspektima njihove fizičke pristupačnosti danas. Stoga ovaj rad nastoji da sistematski dokumentuje ulice unutar zidina Starog grada i da prikupi relevantne informacije o njima, kako bi se promišljali modeli koji olakšavaju transformaciju Starog grada u dostupnije okruženje za sve, a naročito osobe sa smanjenom pokretljivošću, kojima je kretanje na ovoj teritoriji prilično otežano i ograničeno.[2]

KRATAK ISTORIJAT GRADA

Arheološki nalazi ukazuju na kontinuirano stanovanje ljudi na širem području Ulcinja tokom milenijuma.[3] Najmanje od bronzanog doba ovdje su registrovani tragovi života, na šta ukazuju ilirski grobovi (tumulusi) pronađeni u okruženju. Prema dostupnim informacijama, Ulcinj su kao drevnu morsku luku osnovali negdje u V vijeku prije nove ere Kolhinjani, te je stoga prvobitno nazvan *Colchinium*. Osnivanje grada pripisuje se grčkim kolonistima iz Kolhide, čiji se detalj spominje u pjesmi Apolonija sa Rodosa iz III vijeka prije nove ere. U starom vijeku, Ulcinj je stekao status jedne od gusarskih prijestonica Jadranskog mora i zadržao ga i u kasnijem periodu. Rimljani su 163. prije nove ere zauzeli *Colchinium*, preimenovali grad u *Olcinium* i dodijelili mu status *oppidum civium Romanorum* (naselje

[2] Rad predstavlja znatno prerađenu, dopunjenu i prevedenu verziju ranijeg autorovog teksta „Difficult accessibility for people with reduced mobility. Case study: Old town Ulcinj, Montenegro" (Vratnica 2018, 79–89).

[3] Za više informacija o istorijskom razvoju i kulturnom nasljeđu Ulcinja v.: Mijović i Kovačević 1975; Bošković, Mijović i Kovačević 1981; Zirojević 2009; Šabović-Kerović 2015.

rimskih građana) pod rimskom vlašću. Ulcinj se nalazio u okviru rimske provincije Prevalis, a njegovo stanovništvo kasnije je primilo hrišćanstvo.

Kao trgovački i pomorski centar zadržao je značaj od srednjeg vijeka, a oko 820. postao je sjedište Ulcinjske eparhije. U IX vijeku potpao je pod vojnu upravu Vizantijskog carstva. Tokom različitih istorijskih perioda Ulcinj je mijenjao svoje vladare: bugarski car Samuilu osvojio ga je 1010, srpski veliki župan Stefan Nemanja 1183, Balšići njime upravljaju krajem XIV i početkom XV vijeka, a nakon njih i Mlečani. Pod mletačkom vlašću, grad je preimenovan u *Dulcigno*, da bi kasnije pao pod osmansku kontrolu 1571. i pod njom ostao preko 300 godina.

Berlinski kongres 1878. doveo je do toga da Ulcinj postane dio Crne Gore, uprkos prvobitnom otporu Osmanskog carstva. U sastavu crnogorske knjaževine odnosno kraljevine ostaće do 1918, odnosno do formiranja prve države Južnih Slovena. Od 2006. godine Ulcinj je dio države Crne Gore.

ANALIZA PRILAZNE ARHITEKTURE

Prilazi i kapije

U današnje vrijeme u Stari grad Ulcinj može se pristupiti kroz tri kapije i dva primarna prilaza. Tu spadaju južna kapija, do koje se dolazi sa pristaništa, sjeverna kapija, kojoj se pristupa s kopna, i zapadni ulaz koji vodi do kamenite plaže. Do svake od ovih kapija može se prići kombinacijom stepenica i rampi tipičnih za ovakve tvrđave.

Južna kapija ima dva pristupa: stepenište koje počinje od pristaništa i proširenu kombinaciju rampe i stepenica koja vodi iz ulice pored male marine. Staza ima prosječnu širinu od 1,6 m.

Uz citadelu se nalazi sjeverna kapija, do koje vodi široka rampa dugačka 38 m (najšira je pri dnu, 7,7 m, a sužava se na 4,7 m neposredno ispred kapije) sa strmim nagibom od oko 20% i niskim stepenicama. Ova

Slika 1. Sjeverna kapija, Stari grad Ulcinj (foto: Ivan Vratnica, 2017)

rampa olakšava pristup gradu malim servisnim vozilima ili motociklima. Sama kapija je na najužem mjestu široka nešto više od 1,9 m, što je čini neprikladnom za većinu standardnih automobila.

Treća „kapija" na zapadnoj strani trenutno vodi isključivo do platformi izgrađenih na stijenama, formirajući plažu do koje se može doći samo uskim, strmim stepenicama.

Zabilježena su i predanja o potencijalnom postojanju još jednog ulaza na sjevernoj strani grada, pozicioniranog na nižoj koti, niže od kapije. Ovaj ulaz je navodno služio za transport tereta, sa znatno blažim nagibom i opremljen drvenim mostom koji se može podizati i spuštati. Iako postoje indicije koje podržavaju postojanje takve kapije, trenutno nijesu dostupni ubjedljivi dokazi koji to i potvrđuju.

Trgovi

Unutar Starog grada postoje dva trga – jedan na jugu (Qs) i drugi na sjeveru (Qn). Formirani su na ulaznim tačkama u grad. Glavne ulice na

Slika 2. Gornji trg, Stari grad Ulcinj (foto: Urlike Herbig, 2017)

istoku i zapadu povezuju ove trgove, a istočna ruta služi kao direktnija staza, koja počinje u neposrednoj blizini kapija.

U ovom radu nazvan kao donji trg (Qs), južni trg je najveći otvoreni prostor u Starom gradu, površine od približno 2.100 m^2, s prosječnom nadmorskom visinom od 20 m. Razvijajući se organski tokom vremena, s različitim namjenama kroz vrijeme, trg danas sadrži brojne ruševine, uključujući istaknutu crkvu iz XIII vijeka i manju, stariju građevinu iz IX–XI vijeka ispod nje. Vizuru upotpunjuju mali rekonstruisani bunar i neveli-

ke zelene površine sa drvećem, koje su zasadili vlasnici obližnjih restorana. Zbog novog, iako neautentičnog pločnika, veći dio trga dobio je ravnu površinu pogodnu za razne aktivnosti. Pristup ovom trgu moguć je sa južnog prilaza, počevši od pristaništa, preko južne kapije. Donji trg omogućava pristup istočnoj ulici (G) preko tri stepeništa, odnosno uličice (G1, G2, G3), dok zapadna ulica (B) počinje na zapadnom kraju trga.

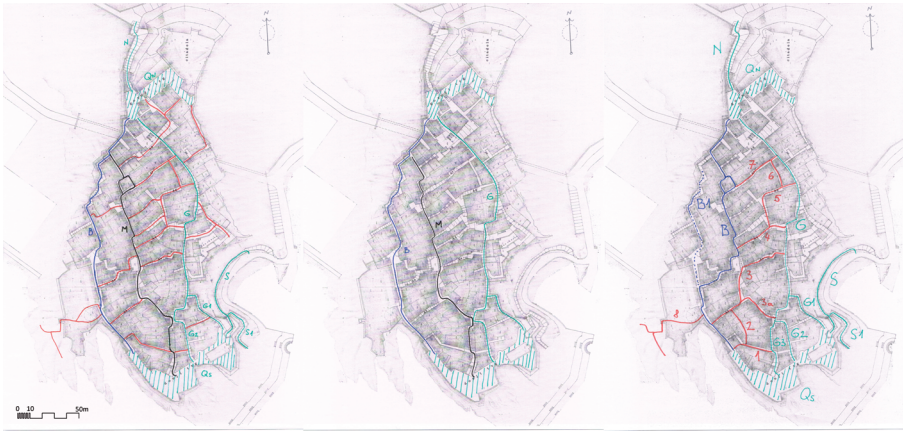
Nasuprot tome, sjeverni trg, u ovom radu imenovan kao gornji trg, nalazi se na znatno višoj nadmorskoj visini u odnosu na južni. Manji po veličini, ima površinu od 256 m^2 ispred sjeverne kapije i dodatnih 525 m^2 ispred današnjeg muzeja, a nekadašnje „crkva-džamije" pored citadele, što ga cini više nego duplo manjim od donjeg trga. Na nekoliko metara udaljenosti od česme koja je na trgu, dolazi se do raskrsnice koja označava sjeverni kraj istočne ulice (G), a nekoliko metara zapadno označava početak zapadne ulice. S trga se ulazi u citadelu, koja je trenutno zatvorena

za posjetu zbog svog ruševnog stanja i potencijalne opasnosti. Popločana novim kamenim pločama, površina trga nudi ravan i udoban prostor za različite aktivnosti, dok s početkom ulica naglo prelazeći u neravne kamenom popločane površine.

Glavne ulice

Prvobitno su postojale tri glavne ulice, koje su se prije zemljotresa 1979. protezale od južne do sjeverne kapije. Međutim, poslije zemljotresa ostale su samo dvije glavne ulice, koje sada povezuju južni i sjeverni trg unutar zidina grada, dok je treća danas, nakon zemljotresa, fizički prekinuta. S obzirom na nepostojanje zvaničnih naziva za ulice/uličice unutar tvrđave zbog njihovog malog broja, autor ih je neformalno imenovao na osnovu geografskog položaja u gradu (zapadna, istočna, srednja).

Istočna ulica (G) ističe se kao glavna saobraćajnica koja povezuje južne i sjeverne kapije, što je čini najdužim, a time i najzastupljenijim glavnim prolazom u Starom gradu. Karakteristična za stare utvrđene gradove duž jadranske obale, ova uska ulica uglavnom varira u širini od približno



Slika 3. S lijeva nadesno: mapa 1 – Plan obnove ulične mreže na osnovu prvobitne mreže prije zemljotresa; mapa 2 – Originalne glavne ulice u Starom gradu; mapa 3 – Trenutna ulična mreža; (zeleno (G) – istočna ulica i prilazi; plavo (B) – zapadna ulica; crno (M) – srednja ulica; crveno – vezne uličice). Projekat revitalizacije Starog grada Ulcinja, 1982. (mapa projekta; skica Ivan Vratnica, 2017) (dokumentacija Uprave za zaštitu kulturnih dobara Crne Gore)

1,6–3 m (na pojedinim mjestima se širi i do 7 m). Pošto se južni trg nalazi na nižoj nadmorskoj visini od sjevernog trga, ulica se neprekidno penje, sastojeći se uglavnom od stepenica da bi se savladala visina. Nagib varira, u prosjeku oko 9 stepeni ili oko 16%. Optimizovana za manja vozila, ulica ima male rampe na svakoj stepenici u sredini, širine od 30 do 40 cm i međusobno razmaknute 50 cm, što odgovara razmaku točkova malih vozila koja se koriste u gradu za transport tereta. Sadašnja površina, rekonstruisana nakon zemljotresa korišćenjem kamenja okolnih zgrada, izgubila je svoju autentičnost i raniji izgled, a zbog neravnina nije udobna ni za hodanje. Do južnog trga (Qs) vode tri kraka ulica (G1, G2, G3) na južnoj strani, svaki počinje stepenicama, pri čemu je G1 najbliži i najstrmiji, G2 je pozicioniran u sredini i skoro isto strm kao i G1, a G3, koji počinje pored hotela „Kula Balšića", iako manje strm od prethodna dva, takođe ima stepenice, što ga čini teže pristupačnim za osobe sa smanjenom pokretljivošću.

Nasuprot tome, zapadna ulica (B), najširа ulica u gradu, prekinuta je na sjevernom kraju nakon što su se njeni djelovi srušili u more tokom zemljotresa 1979. godine. Ovaj dio ulice nije rekonstruisan, ni popravljen pa danas završava u ćorsokak (B1). Uprkos tome što je najširа, sada se pretežno koristi kao pristup za nekoliko kuća i restorana na zapadnoj strani grada. Popločanje je isto kao i u istočnoj ulici, iako je zapadna najvećim dijelom svoje dužine ravna, sa usponom u sjevernom dijelu koji se penje ka sjevernom trgu.

Srednja ulica (M), nazvana po svojoj središnjoj poziciji u starom gradu, najuža je od sve tri glavne i takođe je stepenasta. Zapadni prolaz preusmjerava sa zapadne ulice na srednju ulicu, koja sada zapravo služi kao nekadašnja zapadna ulica. Ove tri glavne ulice međusobno su povezane uskim uličicama, prolazima i tunelima, služeći kao pristup objektima u kompaktnom starom gradu. Dok je orijentacija generalno jednostavna, uslijed nedostatka znakova za orijentaciju, srednja ulica zbog svoje pozicije, stanja i forme ipak često predstavlja izazov za orijentaciju posjetilaca i turista.

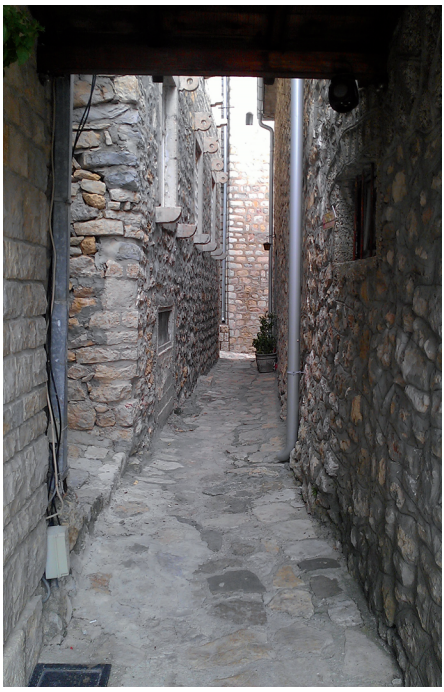
Vezni putevi i prolazi (uličice)

Grad ima sedam veznih uličica,[4] koje povezuju zapadnu i srednju ulicu sa istočnom ulicom. Dodatna staza 8 spušta se južno od zapadne ulice, kroz kulu do zapadnog ulaza koji vodi do stjenovite plaže.

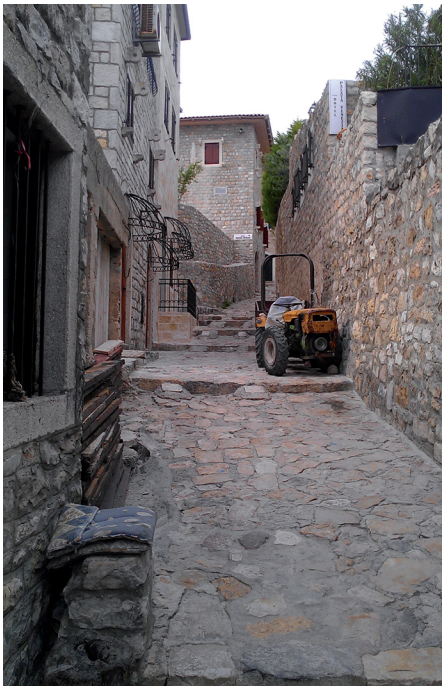
S tri glavne ulice, ove uličice i prolazi čine sveobuhvatnu mrežu komunikacija kroz Stari grad. Mnogi od ovih prolaza su kratki i uglavnom pravi, pa se lako može vidjeti s jednog kraja na drugi kraj. Međutim, kolaps dijela zapadne ulice promijenio je prvobitnu strukturu mreže. Neki segmenti srednje ulice transformisali su se u vezne prolaze, povezujući dvije glavne ulice koje se protežu od juga ka sjeveru grada. S obzirom na veću nadmorsku visinu na istočnoj strani, većina veznih prolaza na ovoj strani sastoji se od stepeništa.

Slike 4a i 4b. Veza sužene uličice 3a sa istočnom ulicom i tunelom formiranim proširenjem terase na istom mjestu (foto: Ivan Vratnica, 2017)

[4] Na mapi br. 3 ulice su evidentirane oznakama 1, 2, 3, 3a, 4, 5, 6 i 7.



Slike 5a i 5b. Stepenice i hodnik u uličici 5 (foto: Ivan Vratnica, 2017)



Slike 6a i 6b. Istočna/glavna ulica (rampe) (foto: Ivan Vratnica, 2017)

Uličica 1 služi kao kratka veza koja povezuje južni kraj zapadne ulice (B) sa južnim krajem istočne ulice (G3). Počinje strmim stepenicama koje se penju do visine istočne ulice i nastavlja se ravno ka istočnoj ulici, s neravnim kamenim popločanjem. Uličica 2 povezuje uličicu 1 i uličicu 3. Prvobitno neplanirana veza, uspostavljena nakon zemljotresa 1979. za povezivanje kuća, evoluirala je u javnu uličicu koja prolazi kroz restoran. Počevši sa nekoliko stepenica, nastavlja pravo i ravno završavajući stepenicama koje vode do uličice 3. Uličica 3 počinje stepenicama na drugoj, desnoj strani, penjući se direktno do srednje ulice. Na jednom kraju se odvaja u 3a, koji vodi ka istočnoj ulici, dok se drugi kraj račva, pa jedna staza vodi do nekadašnje srednje ulice, odnosno današnje zapadne, a druga uskom uličicom vodi kroz tunel do istočne ulice. Uličica 4 uspostavlja vezu između preusmjerene zapadne ulice i istočne ulice, počevši sa stepeništem, nakon kojeg nastavlja stepenastom, kamenom popločanom rampom. Neposredno prije istočne ulice, ona se odvaja u uličicu 5, okružujući mali

Slike 7a i 7b. Mali trg u zapadnoj ulici, tačka gdje ulica počinje da se penje ka sjeveru i slijepa ulica (foto: Ivan Vratnica, 2017)

blok, nakon čega se uskom stazom, tek nešto više od metra širine, ponovo spaja sa istočnom ulicom. Paralelno istočnoj ulici, tunel 6 povezuje uličice 5 i 7. Počinje malim stepenicama i ravnomjerno se penje do uličice 7. Uličica 7 se penje direktno iz srednje, odnosno preusmerene zapadne ulice u istočnu ulicu, savladavajući strm, direktan uspon stepenastom rampom neravno popločanom kamenom. Dok stepenice na privatnom imanju u sjevernom dijelu ćorsokaka (B1), nekadašnje zapadne ulice, vode strmo prema gore do preusmerene zapadne ili bivše srednje ulice, sada se ovaj pristup privatnom imanju ne smatra javnim prolazom.

Uličica 8, za razliku od ostalih, ne povezuje glavne ulice, već vodi od južnog kraja zapadne ulice, kroz kulu, do stjenovite plaže. Zbog trenutnog stanja i nedovršenog novog ilegalnog objekta pored nje, posjetiocima nije jasno da li služi kao javna staza ili kao ulaz na gradilište. Spuštanje počinje u maloj kuli sa uskim stepenicama, širine oko 70 cm, što mimoilaženje čini izazovnim. Staza dalje vodi do betonskih platformi na stijenama, koje se nalaze tik uz more.

Popločanje

Unutar Starog grada sve površine napravljene su od raznih vrsta kamenih pločnika, ali nijedna od njih nije zapravo autentična. Neki komadu su čak relativno novi i nisu u skladu sa nasljeđem koje ga okružuje, dok su drugi nešto stariji, ali se takođe zbog načina izrade vidi da nisu „originalni".

Posljedice zemljotresa 1979. nanijele su značajnu štetu ulicama, što je zahtijevalo obimne popravke. Usred haosa izazvanog zemljotresom, radnici su se suočili sa izazovima da razlikuju ulični kamen od kamena obrušenog sa okolnih objekata. Nedostatak materijala tokom tog perioda, i štete koju je zemljotres nanio ovom području, uslovio je da se sav kamen reciklira za upotrebu kao građevinski materijal. Shodno tome, mnogo kamenja koje je nekada činilo zidove, dobilo je novu namjenu kao ulični pločnik.

Da bi se ubrzao proces popravke, usvojen je najpogodniji taktički pristup – da se neki ostaci koriste za popločanje ulica koje se restauriraju, dok je novi materijal bio rezervisan za rekonstrukciju srušenih objekata. Zbog hitnosti situacije, radnici nisu pedantno postavljali novo grubo kamenje na ulice već su široke fuge ispunili cementom. Često se prilikom popravke koristio samo beton da popuni praznine u nekadašnjoj kaldrmi. Ova ishitreno izvedena neravna površina i danas pokriva većinu komunikacija unutar zidina.

Popločanje na trgovima bilo je toliko oštećeno da su stanovnici uzeli stvari u svoje ruke i popločali ih novim pločicama, koje su u oštroj suprotnosti sa okolinom. Na primjer, dio donjeg trga sada je popločan novim bijelim kamenim pločicama, koje nemaju nikakve sličnosti sa strukturom okolnih starih ulica. Iako je ova nova podloga mnogo ugodnija za hodanje ili vožnju, ona znatno odstupa od autentične. Gornji trg je, slično donjem trgu, podvrgnut renoviranju popločanja, koristeći nove tamnosive kamene pločice. Iako površina sada služi svrsi, nedostaje joj autentičnost zbog precizne i pravilne strukture pločica, koje značajno odudaraju od crvenkastih ploča na dijelu trga unutar zidina citadele. Ovo novo popločanje pokriva samo prostor ispred sjeverne kapije i prestaje gdje počinju istočna i zapadna ulica.

Glavne ulice, popločane nakon zemljotresa, takođe nijesu autentične, a zbog načina popločanja neudobne su za svaki vid kretanja. Površine u veznim uličicama u najgorem su stanju, i predstavljaju mješavinu stare kaldrme i novih, ponekad čisto betonskih ispuna. Nijedna od njih ne pruža funkcionalnu površinu za bilo koju svrhu. Neravne stepenice, sa raznolikom kombinacijom kaldrme, čine hodanje vrlo neudobnim. Uslijed navedenog, skoro nijedna ulica niti uličica unutar Starog grada uopšte nisu pristupačne osobama smanjene pokretljivosti, odnosno, u najboljem slučaju, poprilično je zahtjevna za savladavanje.

Moguća poboljšanja

Da bi tvrđava privukla turiste, prvo mora da obezbijedi laku dostupnost. Smještenom visoko na litici unutar zidina, Starom gradu su prijeko potrebni pogodni prilazi. Međutim, postojeći prilazi ne ispunjavaju standarde „barrier free" pristupa. Južni prilaz do kapije je strm, što onemogućava adaptaciju za pristup bez prepreka. Na sjevernoj strani, rampa je široka ali takođe previše strma za savremene standarde pristupačnosti. Najpraktičnije rješenje je izgradnja vertikalne komunikacije u vidu neke vrste lifta, ali to istovremeno predstavlja i potencijalnu opasnost za drevno nasljeđe kojim grad obiluje.

Vertikalna kapija grada

Kada se razmišlja o postizanju pristupa bez prepreka, najveći je izazov rješavanje pristupa ulazima. S obzirom na to da se Stari grad u najnižoj tački nalazi na stjenovitom terenu na oko 20 m nadmorske visine, čini se bi postavljanje liftova u blizini ulaza bilo jedno od mogućih rješenja. Postojeći pristupi, koji se sastoje od stepenica i rampi, ne ispunjavaju standarde i teško su savladivi čak i za mlade i fizički zdrave osobe. Shodno tome, oni sa smanjenom pokretljivošću suočavaju se sa značajnim preprekama da samostalno pristupe Starom gradu. S obzirom na to da se sav teret i materijal trenutno moraju unositi ručno ili malim vozilom, postoji opravdan argument za neku vrstu lifta. Međutim, zbog složenog terena i konfiguracije utvrđenja, pronalaženje idealne pozicije lifta je izazovno. Što se tiče južnog ulaza, na raspolaganju je nekoliko lokacija. Jedna opcija je na pristaništu, koja vodi direktno na donji trg. Međutim, prethodni pokušaj vlasnika ugostiteljskog objekta „Kalaja" iz 2012. neuspješno se završio zbog izazova u vezi sa pozicijom i većih troškova. Blizina mora na ovoj lokaciji predstavlja prijetnju za liftove na doku i zahtijeva dodatne zaštitne mjere, kao što su podizanje temelja lifta i korišćenje specijalnih materijala poput Inoxa 316, nerđajućeg čelika. Uprkos jednostavnosti ove lokacije, značajni nedostaci, uključujući upadljivost i narušavanje izgleda južne strane, čine

je neprikladnom za UNESCO Listu svjetske baštine koja zahtijeva očuvanje autentičnog istorijskog izgleda.

Alternativna lokacija lifta na donjem trgu uključuje podzemnu lokaciju, kojoj se pristupa kroz tunel ispod kapije. Iako je ovo solidna opcija, podrazumijeva delikatne i skupe operacije, uključujući sječenje stijena ispod gradskih zidina. Zabrinutost za integritet konstrukcije, posebno u zoni visokog rizika od zemljotresa, zahtjeva temeljno ispitivanje prije planiranja.

Na jugoistočnoj strani prethodni pokušaj izgradnje lifta ostao je nedovršen više od deceniju. Prvobitno zamišljen kao privatni lift za hotel „Palata Venezia", cilj nije bio da riješi pristupačnost Starog grada izvan ove specifične lokacije. Nepraktičan dizajn, s dvije vertikale ili jednom vertikalom i dugačkim mostom, izaziva gužve, posebno tokom ljetnje sezone. Da bi se postigao istinski status pristupačnosti bez barijera, dvorište hotelske terase zahtijevalo bi adaptaciju. Približno 15 m bliže litici, lift bi mogao biti pozicioniran zajedno s potpornim zidom, koji podržava vertikalni zid litice. Pravljenje vertikalne staze blizu zida podrazumijevalo bi sječenje dijela stijene da bi se lift pozicionirao uz litice, blizu terase, čime bi se uspostavio prilaz sa ulice. Na ovoj lokaciji lift bi se bolje uklopio sa istočnom stranom tvrđave, ne narušavajući njen prvobitni izgled. Međutim, izazov leži u činjenici da ova terasa pripada hotelu u privatnom vlasništvu, zbog čega je neophodan dogovor o korišćenju lifta u javne svrhe. Prednost ove opcije ogleda se u tome što je i privatno i javno interesantna, što potencijalno olakšava obezbjeđivanje sredstava za lift.

Na sjevernoj strani postoje ograničene mogućnosti za dizajn lifta koji vodi do gornjeg trga, ali uz sjevernu kapiju sa zapadne strane postoji postojeći prilaz koji trenutno nije u upotrebi. Nejasno je da li je to prvobitno bila četvrta kapija ili jednostavno potporni zid, ali bi se potencijalno mogao prenamijeniti kao prilaz za lift koji vodi do gornjeg trga. Ruta počinje u podnožju sjeverne rampe, uzdižući se blago pored zapadnog zida sjeverne kapije. Ovo predstavlja jedinstvenu priliku za pristup liftu, koji bi na ovoj poziciji, omogućio da pristup zadovoljava standarde. Isplativija verzija bi

bila da se postavi pored zapadnog zida gornjeg trga, što bi zahtijevalo rezanje dijela zida da bi se lift povezao s gornjim trgom. Međutim, ovaj pristup možda nije idealan jer uključuje promjenu vidljive, autentične strukture zida, narušavajući ukupnu strukturu i izgled tvrđave. Alternativno rješenje za ovu lokaciju uključuje izgradnju tunela kroz zapadni zid gornjeg trga, do podzemnog lifta čija bi se gornja stanica nalazila na spoju zapadne ulice i gornjeg trga. Dok ova opcija minimizira oštećenje autentičnosti zida, izgradnja tunela u donjem dijelu zida predstavlja rizike i povlači značajne troškove. Izvodljivost ovakve operacije zavisi od temeljnog sondiranja i ispitivanja strukture stijena.

Slika 8. Mogući položaji za liftove; zeleno – istočna/glavna ulica i moguća pozicija lifta; crveno –nedovršeni lift; plavo – javni lift; žuto – tunel i podzemni liftovi predloženi u projektu revitalizacije iz 1982. godine. Projekat revitalizacije Starog grada Ulcinja, 1982. (mapa projekta; skica Ivan Vratnica, 2017) (dokumentacija Uprave za zaštitu kulturnih dobara Crne Gore)

Još jedan predlog za podzemnu poziciju lifta pojavio se u projektu revitalizacije Starog grada Ulcinja iz 1982. godine, koji su izradili Republički zavod za zaštitu spomenika kulture Cetinje i Republički zavod za urbanizam i planiranje Titograd. Projekat je predložio izgradnju luke na zapadnoj strani ispod litica, koja je tunelom ispod sjeverne strane grada povezana sa istočnom stranom. U okviru ovog tunela, planirano je da dva lifta vode vertikalno do istočne ulice u blizini gornjeg trga, sa izlazima za liftove diskretno postavljenim unutar kamene zgrade kako bi se održala estetika Starog grada. Glavni nedostatak ovog ambicioznog projekata leži u njegovoj viskoj cijeni i tehničkoj kompleksnosti, iako ne

bi ugrozio izgled tvrđave, pri čemu zadovoljava kritične potrebe grada, posebno u pogledu adekvatne luke.

Međutim, postizanje pristupa bez barijera zahtijeva više od liftova. Pozicioniranje liftova mora da obezbijedi pristup bez prepreka i gornjem i donjem trgu kako bi se zaista opravdala ovakva intervencija.

Potencijalna poboljšanja pristupačnosti

Da bi se poboljšala efikasnost liftova, jedna od glavnih ulica treba da bude optimizovana kako bi zadovoljila buduće potrebe, uključujući obezbjeđivanje pristupa bez prepreka za osobe sa smanjenom pokretljivošću. Istočna ulica, kao najdirektnija ruta od donjeg do gornjeg trga, idealna je lokacija za intervenciju koja bi zadovoljila savremene zahtjeve. Ulica ima stepenice u redovnim intervalima za savladavanje strmog nagiba, otežavajući njenu upotrebu malim servisnim vozilima bez dodatnih rampi. Ova vozila neophodna su za transport zaliha do restorana i odvoženje otpada. Iako su stanovnici dodavali male rampe za vozila, ove intervencije nisu odgovarajuće za većinu drugih tipova vozila na točkovima ili kolica.

Štaviše, istočna ulica ima strm nagib, u prosjeku 16%, što je više nego dvostruko veći nagib za pristupačnost invalidskim kolicima. S obzirom na ograničene mogućnosti za promjenu nagiba ulica, izgradnja novih rampi

Slika 9. Pozicija uspinjače na istočnoj strani (foto: Ivan Vratnica, 2017)

za različita vozila, uključujući i invalidska kolica, postaje ključna. Sa ovom modifikacijom, pojedinci u električnim invalidskim kolicima, ili uz pomoć pratilaca, mogli bi da pređu istočnu ulicu, pod pretpostavkom da mogu da se popnu u sam grad. Međutim, i sa ovim intervencijama i dalje postoje izazovi, poput neravnog i improvizovanog pločnika unutar tvrđave. Ova nepravilna površina izaziva ozbiljne poteškoće onima sa smanjenom pokretljivošću, zbog čega je potreban glatkiji kameni pločnik kako bi se obezbedila ujednačenost i pogodnost za različite potrebe. Nova struktura i materijal odabran za popločavanje treba da se usklade sa istorijskim periodima starog grada, ne narušavajući autentičan izgled. Drugi značajan izazov je značajna visinska razlika između donjeg trga i početka istočne ulice, sa postojećim vezama preko stepeništa. Dok je izgradnja odgovarajuće rampe na direktnim prilazima (G1; G2; G3) nepraktična zbog strmine, stepenišni lift na G3 mogao bi se konstruisati da bi se olakšao pristup bez prepreka, što ispunjava minimalni zahtjev za pristupačnost u najposjećenijem dijelu Starog grada.

Zapadna ulica je već otprilike polovinu svoje dužine bez prepreka i sa funkcionalnom površinom. Međutim, ako se izvrše promjene na trgovima i površini istočne ulice, zapadna ulica takođe treba da bude popločana istom strukturom i materijalom. Sjeverni dio zapadne ulice je stepenasta staza sa nagibom od oko 16%, koja trenutno koja vodi u ćorsokak i značajno je uži od južnog dijela. Iako izgradnja rampe nije pogodna u ovoj situaciji, poboljšanja za ponovno povezivanje sjevernog dijela, kakav je nekada bio, mogu se razmotriti u budućim fazama nakon značajnih poboljšanja u gradu. Srednja ulica, najuža od tri ulice, spaja sjever i jug i nije pogodna za izgradnju rampe zbog svoje strukture, pa bi adaptacije pogoršale postojeće probleme, ali je popravka podloge neophodna zbog rupa, oštećenih površina i sklada sa ostalim ulicama. Vezni sokaci su, nažalost, preuski za intervencije bez barijera i trebalo bi da ostanu takvi kakvi jesu uz jednolične adaptacije oštećene površine. Iako je površina donjeg trga u dobrom stanju, takođe se preporučuje popločanje sa novom strukturom kao na ulicama.

Prostor ispred kapije na gornjem trgu je funkcionalan za zahtjeve pristupačnosti bez barijera, ali dio ispred citadele također zahtijeva poboljšanja.

Citadela, trenutno zatvorena i napuštena, predstavlja priliku za značajnu atrakciju. To je najviša tačka u gradu i sa nje se pruža zadivljujuća panorama. Da bi bila dostupna turistima, bez ugrožavanja arheološkog nalazišta, potrebno je izgraditi drvenu stazu preko ruševina, čineći unutrašnjost pristupačnom i obilazak sigurnim.

Predložena rješenja

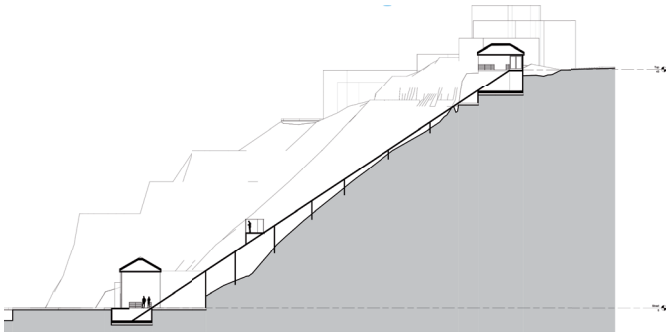
Da bi Stari grad Ulcinj osigurao mjesto na UNESCO Listi svjetske baštine, neophodno je pažljivo planiranje i izvođenje svih novogradnji, kako se ni na koji način ne bi kompromitovala autentičnost. Autentičnost je ključni faktor za takve lokacije s obzirom na njihovu ulogu kao istaknute turističke atrakcije. Autentičnost Ulcinja stradala je ne samo nakon zemljotresa 1979. godine, koji je većinu njegovih građevina ostavio u ruševinama, već je doživjela i značajan pad zbog intervencija stanovnika na objektima u tvrđavi. Posljedice su dovele do izazovnog zadatka za stručnjake da razlikuju porijeklo razbacanog materijala ruševina.

Slika 10. Pozicija uspinjače na istočnoj strani, pogled iz zaliva (foto: Ivan Vratnica, 2017)

Đurđe Bošković, Pavle Mijović i Mirko Kovačević preduzeli su dokumentovanje stanja posle zemljotresa, identifikujući istorijske slojeve unutar kojih je tvrđava prvobitno građena (Bošković, Mijović i Kovačević 1981). Potom je objavljena knjiga *Ulcinj I*, a 1982. godine Republički zavod za zaštitu spomenika na Cetinju i Republički zavod za urbanizam i planiranje Titograd sarađivali su na projektu revitalizacije Starog grada. Ova sveobuhvatna inicijativa nije imala za cilj samo rekonstrukciju oštećenih zgrada već i poboljšanje infrastrukture, uključujući nove elemente kao što je predložena luka na zapadnoj strani. Liftovi su bili dio planiranih poboljšanja, iako je i dalje nejasno da li je plan obuhvatao „barrier free" pristup tvrđavi. Projekat revitalizacije predviđao je tunel, koji povezuje novu luku sa šetalištem u blizini Male plaže na istočnoj strani, uključujući pozicije za dva lifta unutar tunela, koji se povezuju sa sjevernim dijelom istočne ulice pored gornjeg trga (Projekat revitalizacije Starog grad Ulcinj, faza 2, 1982).

Da bi se postigao pristup bez barijera, bio bi neophodan lift na stepenicama G3 koje vode od donjeg trga do istočne ulice, što je preduslov da grad bude klasifikovan kao da nema barijere. Iako mnoge male ulice mogu biti preuske ili kratke za sveobuhvatan pristup bez prepreka, ipak bi trebalo da budu popločane glatkim kamenjem u kiklopskom uzorku, što simbolizuje tehniku gradnje koja se koristi za zidove i grad. Uprkos povezanim

Slika 11. Osnova uspinjače (Ivan Vratnica, 2017)



Slika 12. Presjek kroz uspinjaču (Ivan Vratnica, 2017)

troškovima, ova intervencija je u skladu sa širim planom koji obuhvata vitalna poboljšanja grada i predstavlja idealno rješenje za pristupačnost bez ugrožavanja autentičnosti. Međutim, glavna prepreka ostaju značajna sredstva potrebna za ovaj opsežan i tehnički kompleksan projekat.

Pragmatičnije rješenje, s obzirom na trenutne okolnosti i finansijska ograničenja, podrazumijeva pozicioniranje uspinjače na istočnoj strani, blizu lokacije nedovršenog privatnog lifta. Izgradnjom uspinjače na istočnoj strani, pojednostavio bi se prilaz tvrđavi. Ova pozicija lifta pruža mnoge mogućnosti za bližu okolinu kao i za cijelu tvrđavu. Na ovoj poziciji lift nije samo lift već i nova kapija u grad. Sa donjom stanicom na lokaciji starog brodogradilišta, pored stare vile i Tirbe, ulaz je pozicioniran na šetalištu, glavnoj ulici za turiste, pa se donja stanica može kombinovati sa nekim drugim funkcijama poput restorana ili kafića. Ova uspinjača bi imala samo jedan mali vagon, kapaciteta 6–8 ljudi, što bi omogućilo da konstrukcija šine bude lagana, a smanjilo bi i njenu cijenu i veličinu. Zbog vegetacije, posle izvesnog vremena, šine bi bile sakrivene unutar tunela stvorenog krošnjama obližnjeg drveća, tako da bi lift bio zaklonjen, a kultni pogled na istočnu stranu nenarušen. Za očuvanje vizure, gornja stanica bila bi uklopljena u okolinu imitacijom forme i materijalizacijom okolnih objekata, sa mogućnošću integrisanja u postojeći ruinirani objekat, obrastao vegetacijom. Stanica je pozicionirana u neposrednoj blizini muzeja i gornjeg dijela istočne ulice, koja je uglavnom ravna na ovom području. Ovo nudi pristup muzeju i gornjem dijelu tvrđave bez barijera, a uz manje optimizacije istočne ulice

funkcionalnim rampama i popločavanja glatkim kamenjem, omogućava pristup bez prepreka glavnim djelovima starog grada. Ne samo da ova pozicija nudi rješenje za mnoge postojeće probleme već stvara i nove mogućnosti i otvara nova pitanja, što rezultira novim načinom razmišljanja.

ZAKLJUČAK

Stari grad Ulcinj danas služi kao dinamičan životni i radni prostor, koji se neprestano prilagođava potrebama svakodnevnog života. Poslije razornog zemljotresa 1979. godine, koji je ostavio oko 80% objekata i infrastrukture u ruševinama, učinjen je veliki napor da se grad sveobuhvatno dokumentuje. Profesionalci konzervatori tog doba izradili su detaljan i dobar projekat revitalizacije, s primarnim ciljevima usredsređenim na očuvanje autentičnosti preživjelih struktura, vraćanje uništenih u njihov prvobitni izgled i usklađivanje grada sa savremenom funkcionalnošću. Iako odstupajući od prvobitnog projekta, što ih svakako čini manje funkcionalnim, ulice su sanirane, a instalirana je ključna infrastruktura poput vode, kanalizacije i struje. Zvanično usvajanje projekta je bilo djelimično, sa određenim aspektima sprovedenim na osnovu otvorenih tumačenja, želja stanovnika i odluka vlasti.

Ovaj neregulisani pristup doveo je do značajnog kršenja autentičnosti, jer su mnogi pokušavali da prošire svoju privatnu imovinu na javne prostore (ulice), što je rezultiralo slabije funkcionalnim saobraćajnicama. Velika potreba za pristupačnošću i putevima bez barijera nikada nije uračunata u ove izmjene. Naknadni infrastrukturni radovi često su uključivali slučajne modifikacije ulica, uključujući uvođenje novih materijala kao što je beton. U nedostatku jasnih propisa i sprovođenja, stanovnici su improvizovali i prilagodili ulice svojim specifičnim potrebama, što je rezultiralo površinama koje su neudobne, a povremeno i izazovne za hodanje, posebno za osobe sa smanjenom pokretljivošću.

Kako grad teži da bude nominovan na UNESCO Listu svjetske baštine, mora se riješiti nekoliko krupnih preduslova, posebno poboljšana pristupačnost bez ugrožavanja autentičnosti. Suštinski, prvi korak je

uspostavljanje nepokolebljive odlučnosti da se legislativa u domenu zaštite kulturne baštine dosljedno primjenjuje, bez izuzetka, što već decenijama nije slučaj. Stabilan regulatorni sistem zahtijevao bi sveobuhvatnu preradu slojeva grada u saradnji sa njegovim stanovnicima, koji nastavljaju da borave i rade unutar njegovih zidina.

Ovaj transformativni proces zahtijeva kolektivnu posvećenost i stanovnika i vlasti, jer se svaka promjena mora posmatrati kao poboljšanje. Složenost ovih izmjena zahtijeva saradnju s profesionalcima iz različitih oblasti. Međunarodne organizacije kao što su ICOMOS, ICOFORT, CHvB, Osservaorio Balcani e Caucaseo i druge mogu izraziti interesovanje za saradnju i pružanje pomoći. S obzirom na brzi napredak tehnologije, inovativna rješenja mogu značajno olakšati implementaciju neophodnih promjena uz ispunjavanje svih zahtjeva.

Neminovno, zamjena aktuelnog popločanja novim, zatim funkcionalnim dizajnom, izrađenim po starom uzorku i pedantno održavanim tokom narednih intervencija, predstavlja ključni aspekt revitalizacije. Ovaj poduhvat bio bi dugotrajan i skup i zavisio bi od kolektivne volje stanovnika i lokalnih, pa i državnih vlasti. Vraćanje sjaja Starom gradu Ulcinju, iako zahtijeva vrijeme, nemala finansijska ulaganja i značajne napore stručnjaka, neminovno bi doprinio većoj ljepoti i atraktivnosti grada i, konačno, boljem kvalitetu života i kretanja u njemu.

BIBLIOGRAFIJA

Dokumentacija

Dokumentacija Uprave za zaštitu kulturnih dobara Crne Gore, Cetinje.

Projekat revitalizacije Starog grada Ulcinja; faza 2, 1982.

Literatura

Bošković, Đ., Mijović, P., Kovačević, M. (981. *Ulcinj I*. Beograd: Arheološki institut: Republički zavod za zaštitu spomenika kulture SR Srbije; Ulcinj: Muzej Ulcinj.

Mijović, P., Kovačević, M. 1975. *Gradovi i utvrđenja u Crnoj Gori.* Beograd: Arheološki institut; Ulcinj: Muzej Ulcinj.

Šabović-Kerović, I. 2015. *Graditeljsko nasljeđe Ulcinja: između teorije i prakse*. Podgorica: Fondacija za spomenike i lokalite Crne Gore „Elart".

Vratnica, I. 2018. Difficult accessibility for people with reduced mobility. Case study: Old town Ulcinj, Montenegro. In: Bornberg, R. & U. Herbig (eds). *Cultural Spaces: On Architecture and Identity of Ulcinj/Ulqin | Montenegro*. IVA-ICRA ein Imprint von new academic press, 79–89.

Zirojević, O. 2009. *Ulcinj u prošlosti*. Podgorica: Crnogorska akademija nauka i umjetnosti.

OLD TOWN OF ULCINJ AND THE (IN)ACCESSIBILITY OF ITS STREETS

Abstract*. In contemporary times, ancient towns and their fortifications have deviated from their original defensive purposes. Technological advancements rendered the once crucial walls and citadels obsolete, leading to their transformation into historical monuments and tourist destinations. Originally strategically positioned to safeguard inhabitants from potential threats, these fortifications, now perched in remote locations, have evolved to embrace an opposite role-to entice tourists by ensuring accessibility. Adhering to modern standards poses a challenge, particularly in maintaining authenticity while meeting present-day requirements. This study concentrates on the alleys within the Old Town of Ulcinj/Ulqin (Montenegro) and the pathways leading to the fortress. The approaches to the city gates, characterized by steep inclines, prove challenging for various individuals, particularly those with limited mobility. Adhering to current standards necessitates the implementation of a versatile elevator within the fortress, while the narrow, sloped, and irregularly paved stone alleys need adjustments to accommodate pedestrians with reduced mobility and meet daily functional needs. Post recent natural disasters, the alleys have further constricted due to ill-advised expansions of residences, rendering them inconvenient for both everyday activities and tourist visits. Considering historical changes and events, the objective is to analyze the current situation and devise an optimal solution that transforms the once impervious fortress into an easily accessible tourist attraction.*

Keywords: Ulcinj, Montenegro, architectural heritage, streets, accessibility of historic fortresses